



COMUNE DI RUBANO

ZONIZZAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO

**AGGIORNAMENTO CONSEGUENTE ALL'ANALISI DELLE CRITICITA' ACUSTICHE LUNGO LA
S.R. 11 "PADANA SUPERIORE" E LA TRATTA FERROVIARIA A.V./A.C. VERONA-PADOVA**

TAV.0/A

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Febbraio 2008

Ing. FERNANDO MELCARNE

Introduzione

Per la zonizzazione del Territorio Comunale di Rubano, in accordo con i criteri metodologici forniti dalla normativa Regionale (D. G.R. 21.09.93 n. 4313, Allegato A2, P.to 1.0) e tenuto conto degli indirizzi Provinciali (D.G.P. 15.11.2002 n. 607) si è così proceduto:

- . utilizzo, come base, della zonizzazione acustica previgente, redatta nel periodo 2001-2003;
- . esame dell'elaborato "Censimento criticità acustiche lungo la rete stradale in gestione a Veneto Strade S.p.A., SR. 11 "Padana Superiore", redatta dall'Ing. Luigi Rizzo per conto di Veneto Strada S.p.A. in data 07.12.2005;
- . esame dell'elaborato "Stima dei livelli sonori ai sensi del DM Ambiente 29/11/00, Relazione Tecnica e Mappe Acustiche" lungo la tratta A.V./A.C. Verona-Padova (rete ferroviaria RFI);
- . ricognizione della situazione esistente [punto 1.0, comma D], utilizzando, in aggiunta alle necessarie verifiche sul territorio integrate dalle informazioni fornite dall'Ufficio Tecnico Comunale, tutti gli strumenti normativi attualmente in vigore e in possesso dell'Amministrazione e, in particolare:
 - I) Piano Regolatore Generale (aggiornato alla variante adottata dal Consiglio Comunale con Del. n. 58 del 24.10.2006);
 - II) Delimitazione di centro abitato;
- . zonizzazione redatta su Carta Tecnica Regionale in scala 1:5000 [D.G.R., punto 1.0, comma A];

Criteri di zonizzazione

La zonizzazione e l'assegnazione dei parametri di zona alle varie aree è stata calibrata sulla realtà di Rubano in accordo con le indicazioni di **P.R.G.**, ma prescindendo da quanto non ancora attuato (infatti, secondo le indicazioni della D.G.R.V. n. 4313, l'azzonamento acustico fotografa e riproduce lo stato di fatto, senza prefigurare scenari futuri).

L'analisi delle attuali cause di inquinamento acustico o rumore nel territorio, condotta mediante sopralluogo diretto nel territorio e mediante studio delle rilevazioni già eseguite nel 2001-2003, ha evidenziato le attività che possono configurarsi come potenziali sorgenti di emissioni sonore di rilievo.

Per le medesime attività si è analizzata la collocazione spaziale in rapporto alle destinazioni d'uso del territorio in cui si sviluppano e si è quindi proceduto alla loro classificazione acustica.

Con particolare attenzione si sono considerate:

- a) le aree con attività produttive, specialmente laddove localizzate al di fuori delle ZZ.TT.OO. di competenza (artigianali-industriali);
- b) le aree residenziali dei centri abitati, soprattutto in corrispondenza degli attuali assi di attraversamento e/o penetrazione urbana;
- c) le aree in prossimità di insediamenti commerciali;
- d) le aree da sottoporre a tutela in relazione all'attività svolta (complessi scolastici), particolarmente quando prossime ad aree funzionalmente diverse;
- e) le aree vincolate o di interesse paesistico-ambientale.

Le principali cause di inquinamento acustico segnalatesi sono quelle usuali e più facilmente identificabili, costituite dalle infrastrutture ferroviarie e stradali e dagli insediamenti industriali in genere; minore rumorosità, ma perdurante in alcuni periodi dell'anno hanno le aree agricole;

rumorosità periodica giornaliera determinano i principali poli attrattori diffusi nel territorio (esercizi commerciali, scuole in genere, municipio, strutture sportive, banche, ambulatori, uffici pubblici e postali, cimitero, pubblici esercizi).

Infrastrutture stradali e ferroviarie

Le strade di Rubano, interessate dalla zonizzazione acustica, si suddividono, dal punto di vista amministrativo, nelle seguenti categorie:

- Strade Regionali (S.R n. 47)
- Strade Provinciali (SP. n. 58/58d, 27)
- Strade Comunali
- Strade vicinali e private.

Dal punto di vista tecnico-funzionale, si è mantenuta la collocazione delle strade nelle seguenti categorie:

- Strade extraurbane secondarie (C, ai sensi D.L.vo n° 285 del 30.04.92, Nuovo Codice della Strada)
- Strade urbane di quartiere (E, ibidem)
- Strade urbane ed extraurbane locali (F, ibidem)

Secondo quanto disposto dal D.P.R. n. 142/2004, si è così proceduto:

- a. Le strade extraurbane secondarie sono state inserite in una fascia di 250/1 50 m (100 fascia A e 150/50 fascia B), con limiti differenziati per ore diurne e notturne, ma riconducibili a quelli di una Classe acustica V o IV di territorio.
- b. Le Strade urbane di quartiere e locali sono state inserite in una fascia di 30 m, con limiti differenziati per ore diurne e notturne, ma riconducibili a quelli di una Classe acustica IV di territorio (per scelta progettuale).
- c. I “recettori sensibili” presenti nella fascia di pertinenza acustica stradale sono stati mantenuti nella zona acustica di appartenenza, pur prevedendo i limiti di rumore specifici previsti dal D.P.R. n. 142/2004.

Per la linea ferroviaria si è prevista la doppia fascia di pertinenza, così come stabilito dal D.P.R.

18.11.1998 n. 459.

Analisi delle criticità acustiche della S.R. n. 11 e della Tratta A.V./A.C. Verona-Padova di RFI

E' stato reso disponibile l'elaborato "Censimento criticità acustiche lungo la rete stradale in gestione a Veneto Strade S.p. A., SR. 11 Padana Superiore. Tale elaborato analizza l'impatto acustico della principale infrastruttura stradale presente nei confini del territorio comunale che attraversa numerosi ambiti urbani, contraddistinti dalla presenza di nuclei abitativi tali da costituire un agglomerato di tipo urbano intensivo.

Localmente, ai margini dell'asse viario della SR. n.11 è riconoscibile la presenza di siti sensibili dal punto di vista acustico ai sensi della L. n. 447/95, del D.P.C.M. 14.11.1997 e del D.P.R. n. 142/2004.

Ai fini della classificazione del territorio comunale, le fasce di pertinenza acustica di origine stradale sono assunte pari a 100 m (fascia A) più 50 m (fascia B) nei tratti di attraversamento degli ambiti extraurbani e, cautelativamente, fissate in 30 m nei tratti in attraversamento degli ambiti urbani, nei quali resta vigente il non-superamento dei limiti di immissione per zona fissati dal D.P.C.M. 14.11.1997 per ciascuna delle zone acustiche individuate all'interno dei confini comunali. In ambito urbano - ai sensi e per effetto del D.P.R n. 142/2004 - i livelli acustici di origine stradale concorrono, insieme alle altre sorgenti di rumore, alla determinazione dei livelli globali di immissione presso i ricettori finali, i quali devono risultare compatibili con i limiti fissati dalle prescrizioni normative sopra elencate.

Preso atto del "Censimento delle criticità acustiche lungo la rete stradale in gestione a Veneto Strade S.p.A.", considerati e valutati i criteri metodologici adottati in fase di monitoraggio del clima acustico esistente lungo la tratta, verificata la corrispondenza della rete indagata con il Piano di classificazione acustica del territorio comunale, si possono effettuare le seguenti puntualizzazioni.

L'area critica coincide con gli ingombri spaziali già definiti dal piano di classificazione acustica del territorio comunale per le fasce di pertinenza acustica stradale in ambito extraurbano, così come

individuati dal D.P.R. n. 142/2004. Il censimento dei livelli sonori denota un superamento locale dei limiti di immissione, eminentemente ascrivibile al traffico di attraversamento. Le fasce di pertinenza acustica – ritenute critiche – ricadono all'interno di aree classificate del IV tipo ai sensi del D.P. C.M. 14.11.1997. Di conseguenza, benché i rilievi fonometrici denotino un superamento dei limiti di immissione propri delle fasce di pertinenza stradale, la criticità è da considerarsi non prioritaria giacché essa riguarda una zona già degradata dal punto di vista acustico, in cui il contributo del traffico veicolare rappresenta una causa essenziale di disturbo per la quiete e la salute pubblica, specialmente durante il periodo notturno.

Trattandosi di ambito urbano, il D.P.R. n. 142/2004 precisa che i limiti di immissione derivanti dal traffico veicolare debbano risultare conformi e congruenti con quelli stabiliti dalla zonizzazione acustica del territorio comunale per ciascuna delle classi individuate. In particolare, il Decreto sancisce che i livelli acustici determinati presso i ricettori finali e derivanti dalle emissioni concorsuali delle diverse sorgenti localmente rilevanti (tra cui il traffico veicolare) debbano essere compatibili con la tabella C di cui al D.P.C.M. 14.11.1997 relativamente ai valori limite assoluti di immissione, diurni e notturni.

Il censimento del clima acustico ambientale esistente all'interno dell'ambito comunale, condotto entro una fascia di 150 m, addirittura ridondante rispetto alle prescrizioni normative, riferisce della sussistenza di numerose e diffuse criticità rispetto ai valori limite ammessi per legge per le aree in oggetto. In particolare, poiché il censimento è stato eseguito su un'estensione territoriale superiore a quanto richiesto dal D.P.R. n. 142/2004 (si è, infatti, considerata la fascia di pertinenza acustica di tipo extraurbano anche in ambito urbano) e poiché i livelli riscontrati sono risultati incompatibili con i livelli di immissione in eccesso assunti (quelli delle fasce A e B), si osserva che a maggior ragione la criticità dell'area vada confermata in considerazione delle classi acustiche di merito riconosciute al territorio comunale lungo l'estensione longitudinale in oggetto. Ai sensi e per effetto delle descrizioni tipologiche riportate in Tabella A nel D.P.C.M. 14.11.1997, il territorio comunale non può che essere necessariamente riconosciuto nella classe III o IV. Il superamento assoluto dei valori di immissione rilevati, anche in riferimento a quelli ammessi e concessi per le fasce di pertinenza acustica extraurbane, costituisce una ragione di assoluta criticità, tale da giustificare l'assoluta priorità

riconosciuta all'area. In particolare, la maggior urgenza di risanamento dipende dalla diffusa e consistente presenza di abitazioni prospicienti la S.R. n. 11 tali da elevare in maniera considerevole il tasso di popolazione esposta alle sorgenti veicolari e tali, di conseguenza, da richiedere un non dilazionabile piano di risanamento del clima acustico locale.

Padova, febbraio 2008